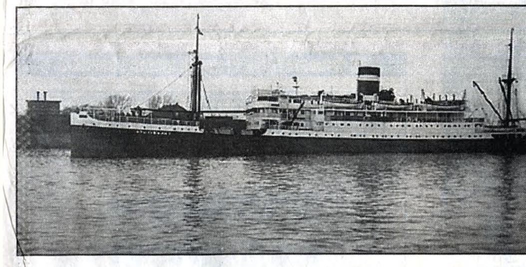
Een geluksboot die veel familiegeluk bracht

Met de laatste zeereis van het passagiers-vrachtschip ss Stuyvesant in maart 1950 kwam een gedeelte van het detachement infanteristen vanuit Nederland naar Aruba, om de gelegerde troepenmacht van de Landmacht Nederlandse Antillen af te lossen.

Door Jan Meelis

Het andere deel militairen volgde in april 1950 met de vrachtboot Boskoop. Deze infanteristen waren zwaar getrainde dienstplichtige militairen, opgeleid in 1949 voor de militaire acties in Indonesië (Oost-Indië). Door het beëindigen van deze acties begin 1950 kwamen deze militairen vrij van de haar toebedeelde taak en werden beschikbaar gesteld om de gelegerde militairen in de West af te gaan lossen. Doordat eind 1950 de Koninklijke Marine, eerder dan gepland, de Landmacht Nederlandse Antillen kwam vervangen, hield dit laatste leger op te bestaan.
Eind 1950 besloot de Nederlandse regering de dienstplicht met één jaar in te korten naar anderhalf jaar. Militairen die op Aruba wensten te blijven, konden van deze regeling gebruik maken onder bepaalde voorwaarden, onder andere een werkkring hebbend met voldoende inkomen en dat voor dat te verrichten werk geen Arubaan beschikbaar was. Veel Nederlandse dienstplichtigen demobiliseerden op Aruba en gingen op groot verlof en namen bewogen afscheid van het Nederlandse leger.
Het Arubaanse Bevolkingsregister heeft eind 1950 heel veel nieuwe familie-namen van huwbare jonge mannen ingeschreven. Deze nieuwe burgers, stammende uit een Nederlands familie-geslacht, raakten zoals U al vermoedde 'verliefd, verloofd en getrouwd' met gevolg: kinderen en kleinkinderen en werden hierdoor de stamvaders van een Arubaanse familietak van hun familiestamboom.
Op veler verzoek is dit artikel over de "Stuyvesant" geschreven als een stukje Arubaanse familiegeschiedenis voor het nageslacht van de families: Brinkman, v.d. Bosch, van Eerden, Danker, Haakmeester, Holman, Lamens, Meelis, Middendorp, van de Poel, Raven, Van der Rijdt, Soemers, Somers, Schoppema, Slikker.
Mochten hier eventueel familienamen zijn vergeten dan is dat niet met opzet geschied. Het gebeuren in dit verhaal heeft immers 53 jaar geleden plaatsgevonden en een lijst van de militairen is niet bewaard gebleven.
Wel is bekend dat verschillende militairen, die met de Stuyvesant naar Aruba kwamen, later in het jaar werden overgeplaatst naar het detachement Curaçao en aldaar demobiliseerden, onder andere Frans Goedmakers.
Veel militairen bewaren aangename herinneringen aan het meereizend Limburgse gezin van de zakenman Frans L. Scholl, die dagelijks contact had met de militairen op het voordek.



ss "Stuyvesant" op het Noordzeekanaal.

TERUG NAAR HET BEGIN

In het jaar 1912 besloten twee Nederlandse rederijen te weten de K.N.S.M. en de K.W.I.M., de laatste met een kleinere vloot, samen verder door het zakelijke en nautische leven te gaan. Deze fusie werd stapsgewijs genomen en nam enige jaren in beslag voordat alles geregeld was, zoals huisvesting in dezelfde kantoren, gelijke personeelsregelingen, voorschriften en gages en natuurlijk niet te vergeten het voeren van hetzelfde schoorsteenmerk de Kroonvlag met de zwarte schoorsteen onderbroken door twee witte banden.
De K.W.I.M. (Koninklijke West-Indische Maildienst) was als Rotterdamse reder sinds 1882 zeer actief in de Caribische Zee en hield de handel aldaar op gang. De K.N.S.M. (Koninklijke Nederlandse Stoomboot Maatschappij) was als Amsterdamse reder sinds 1856 een echte globetrotter en bevoer alle zeeën van de wereld. Dit samengaan van deze twee rederijen bracht door betrouwbare vaarschema's een levendige handel in de Caribische wereld tot stand.
Terwijl de fusie nog niet geheel was gecomplementeerd brak de eerste wereldoorlog 1914-1918 uit en werd de K.N.S.M. vloot uitgedund door de Duitse torpedojagers en moest met volle moed opnieuw begonnen worden. Dat betekende dat de gezamenlijke vloot weer op de oude sterkte van 1912 moest worden teruggebracht. Inmiddels waren ook veel schepen wegens ouderdom aan vernieuwing toe. Een mooie kans voor K.N.S.M. tot het geven van opdrachten voor scheepsbouw van grotere en moderne schepen. Een van die opdrachten gold de bouw van een groot vracht-passagiersschip bestemd voor de vaarroute naar de West.
De Nederlandse Scheepsbouw Maatschappij te Amsterdam kreeg deze opdracht en voltooide in 1918 de bouw van dit passagiersschip, hetwelk de definitieve naam kreeg van ss Stuyvesant, aanvankelijk was gedacht het schip Prins Willem V te laten heten.
Na de tewaterlating was ze te bewonderen. Een echt tropenschip met veel buitenhutten en een luchtig promenadedek met geriefelijke salons.
De Stuyvesant had een grote machinekamer met motoren op oliestook en de grootte van het schip bedroeg 4202 bruto register ton. Voor die tijd was het iets bijzonders dat de lading kon worden opgeborgen via haar eigen stoomkranen boven de bunkerluiken in het midscheeps van deze boot.
In de dwarsbunker, geconstrueerd om voor kolenopslag te dienen en nooit hiervoor gebruikt, was de opslagplaats voor het vervoer van gedroogde koeienhuiden uit Colombia, bestemd voor de lederwarenindustrie in Europa.
De Stuyvesant was niet alléén een mooi schip voor haar tijd, maar was vooral een 'geluksboot'.

Na vredig gevaren te hebben in de periode 1918-1940 op de West Indië-route brak de tweede wereldoorlog uit. De Stuyvesant had het geluk te kunnen uitwijken naar Engeland. Aldaar werd door de Koninklijke Marine op 24 juli 1940 de Stuyvesant gevorderd om als depotschip dienst te doen, welke veilige taak het schip heeft vervuld tot augustus 1941. Na deze taak heeft de Stuyvesant drie jaar lang moeten meevaren in grote konvooien tussen Liverpool en de havens in West-Afrika. In Noord-Afrika woedde een strijd tussen de legers van Amerikaanse generaal Montgomery en die van de Duitse generaal Rommel en waren al deze schepen betrokken bij de aanvoer van oorlogsmaterialen. Toen eindelijk begin mei 1945 Duitsland capituleerde kwam er ook een einde aan de gevaren op zee en kon de Stuyvesant eindelijk huiswaarts keren als één van de gelukkige schepen die de oorlog hadden overleefd.
De K.N.S.M. had door het oorlogsgeweld in totaal 48 schepen verloren en moest met het restant van haar vloot te weten 40 vrachtschepen en 3 passagiersschepen opnieuw beginnen in haar thuishaven Amsterdam. Deze haven was door het Duitse leger verwoest en onbruikbaar gemaakt. Geen enkele kraan stond nog overeind en havenloodsen en magazijnen waren door hen leeggeroofd. Maar de Nederlandse werkdrift was groot en vindingrijk. De Stuyvesant werd ontdaan van haar grijze oorlogskleuren en kwam weer netjes in de verf met de originele kleuren van de K.N.S.M.
Kanonnen, luchtafweergeschut en reddingsvlotten werden gesloopt en de eerste naoorlogse zeereis naar de West kon beginnen.
Op 26 oktober 1945 kwam het eerste passagiersschip uit Nederland de haven van Willemstad binnenvaren en U raadt het al, het was de geluksboot Stuyvesant.
Iedereen blij, want duizenden op de Antillen en Suriname wachtten met smart op een gelegenheid om naar Nederland te gaan op familiebezoek na al die onzekere oorlogsjaren. Volgeladen met passagiers, vracht en 8050 postpakketten met voedsel, kleding en rookartikelen werd de terugreis ondernomen.
Deze regelmatige zeereizen maakte de Stuyvesant tot begin 1950.
De Stuyvesant moest plaats gaan maken voor een nieuwe generatie van schepen, die het grotere aanbod van passagiersvervoer beter aankonden, nu vele Nederlanders en Antillianen elders een nieuw leven wensten op te bouwen. De Stuyvesant zou na deze zeereis naar Japan gaan voor de sloop en haar laatste afvaart was gepland begin maart 1950 naar de West, vanwaar zij haar laatste vaart zou voortzetten via het Panamakanaal naar Japan. Haar geboekte passagiers waren voor het meerdere deel militairen voor Aruba en Curaçao, die de aldaar aanwezige militairen van de Landmacht Nederlandse Antillen gingen aflossen.

Medepassagier en schrijver van dit verhaal

Deze infanterie soldaten kwamen van verschillende kazernes, doch het overgrote deel van de 6^{de} compagnie infanterie, die gelegerd was in de kazernes te Venlo en Roermond in Limburg.
Deze infanteristen waren eerder in de kazerne "Oranje Nassau" te Berg op Zoom, verzameld en voorbereid voor de oversteek naar de West.
In Berg op Zoom was het 3^{de} Infanterie Depot Instructie Bataljon onder leiding van kapitein E.P.W. Elstak gevestigd die de verantwoording had voor de verscheping van troepenmachten. Deze militaire organisatie zorgde voor extra instructielessen, het verstrekken van tropen-uniformen, regelde de ruimbagage, inclusief de douane visitatie met de bijbehorende administratie. Tevens verzorgden zij het transport van de troepen naar het havengebied te Amsterdam. Toen het vertrek van de Stuyvesant één dag eerder werd dan was gepland moest het inschepingsverlof worden gewijzigd en dienden alle militairen op maandag 27 februari 1950 per eerste reisgelegenheid uit hun woonplaatsen naar Berg op Zoom te vertrekken.
De reden van vroegtijdig vertrek op 28 februari 1950 werd niet bekend gemaakt maar had zijn oorzaak in het verlopen van de vaarvergunning op 1 maart 1950.
Door eerder te vertrekken werd een nieuwe vaarvergunning voorkomen en konden de kosten van nodige reparaties ter verkrijging van een nieuw certificaat 'van deugdelijkheid' van de Scheepvaart Inspectie worden uitgespaard.
De Stuyvesant was met deze reis onderweg naar zijn ondergang n.l. de sloop- of wel het scheepscrematorium.
Dinsdag 28 februari 1950 was een druilige winterdag met veel motregen. Geen pretje voor de bemanning die op legertrucks vanaf Berg op Zoom naar de Amsterdamse haven werden vervoerd. Iedereen, die in de overdekte achterbak moest zitten, kwam verkleumd op de Surinamekade aan en had weinig oog voor de Stuyvesant, die door het regenwater lag te glimmen in de schijn van de havenverlichting op de late namiddag.
Vrij snel na aankomst van de militairen gingen de trossen los en met hulp van een loodsboot dreef de Stuyvesant vrij van de kade af, om op eigen kracht met veel motorgeraas en geschakel, wat erg hoorbaar was, door het IJ via het Noordzeekanaal naar de Sluizen van IJmuiden te varen.
Alle passagiers stonden langs de railing in hoog opgestoken kragen de werkzaamheden van de matrozen gade te slaan en met gemengde gevoelens afscheid te nemen van hun dierbaar stukje geboorteland.

KOUD VAN VERDRIET

Toen de Stuyvesant eindelijk de open zee opvoer en met haar scheepshoorn afscheid nam van de loodsboot was het voor sommige reizigers te veel en zij trokken zich onopgemerkt terug met de woorden "wat is het koud" bedoelende "wat is mijn hart koud van verdriet". Ja, afscheid nemen doet pijn. Toen de laatste lichtjes van Nederland door de avondmist vervaagden, ging iedereen naar binnen waar het behaaglijk warm was.
Bossen militaire overjassen lagen op of hingen aan de bedden te drogen.
Opeens kwam een aangename koffiegeur de ruimtes binnen.
De zee was kalm en iedereen lag binnen de kortst mogelijke tijd aangekleed op bed uit te rusten van een zware dag van inpakken, truckvervoer en hangen aan de railing. De rust werd verstoord toen een onderofficier langs kwam met de orde van "uitpakken, eten en klaarmaken voor de nachtrust".
De accommodatie voor de militairen op de "Stuyvesant" was een hoofdstuk apart en niet om naar huis te schrijven.
Dit onderkomen bevond zich op het voordek en was bereikbaar via een openstaand ladingsluik, dat gedeeltelijk was afgedekt tegen weer en wind. Een houten trap leidde naar beneden waar twee grote ruimtes waren ingericht voor het troepentransport. Het interieur betrof stapelbedden zonder opbergkastjes en houten tafels met bijbehorende banken, goed voor ongeveer 80 personen per ruimte.
De kale stalen wanden met zichtbare lasnaden en klinknagels waren uit voorzorg voor brandgevaar in de afgelopen oorlogstijd niet afgedekt noch gevoerd. Simpele wandverlichting en aan elektriciteitdraden bungelende peerlampen boven de tafels lieten zien wat men te eten kreeg.
Het w.c. gebruik was bovendeks geregeld in enige houten toilethokjes zoals die op erven van boerderijen vroeger in de mode waren. Douchen ging bij toerbeurt in twee stalen badhokjes tegenover de ingang naar de machinekamer. Het meerereizende militaire kader had het beter getroffen en was ondergebracht in de klasse-afdeling samen met de burgerpassagiers, deze laatste groep was klein in aantal. Aangezien de klasse-afdeling voor alle militairen 'verboden toegang' was restten alléén het voor- en achterdek als de enige plaatsen voor vertier en 'verse lucht' happen en was de bewegingsvrijheid voor zoveel personen door bovengenoemd verbod erg beperkt.
Buiten kaartspel om was er weinig verstrooiing. Er was geen leesmateriaal beschikbaar voor de legerbemanning, alléén de door de militairen zelf meegenomen weekbladen waren in circulatie en waren binnen de kortst mogelijk tijd letterlijk en figuurlijk stukgelezen. Transistor radio's bestonden in 1950 nog niet voor afleiding en luisterplezier en T.V. was nog toekomstmuziek.

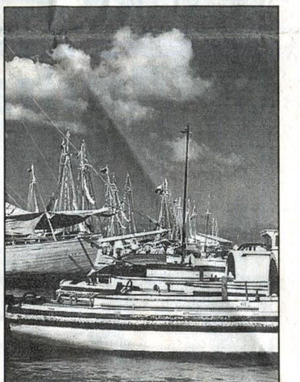
RADIO BULLETIN

Het radiostation aan boord van de Stuyvesant bracht dagelijks een bulletin van het ANP – RH (Radio Holland) uit met het wereldnieuws en vormde meestal de hoofdtoon in het gesprek van de dag.
Ook werd de tijdsverandering dagelijks medegedeeld, doch de meeste passagiers hielden de Hollandse tijd aan tot aan Aruba toe.
De eerste dagen voer de Stuyvesant langs de Europese kust met guur weer en veel zeezieke passagiers aan boord.
Voorbij Portugal richting Azoren steeg eindelijk de temperatuur en de eetlust van de zieken. De Azoren is een Portugese eilandengroep van negen verspreide eilanden gelegen in de Atlantische Oceaan op 1400 km afstand van Lissabon.
Het heeft een subtropisch klimaat met welige plantengroei: ananassen, sinaasappelen, tabak, koffie en thee.
De Stuyvesant kende de Azoren op haar duimpje, immers tijdens de tweede wereldoorlog vormden de Azoren een strategische basis van de Geallieerden voor de marine- en luchtmacht, waar vele transportschepen konden schuilen.
Op haar laatste zeereis liep de Stuyvesant geen haven meer binnen maar ging buitengaats voor anker en liet zich netjes bedienen bij het uitwisselen van de zeepost en het inslaan van drinkwater en tropische proviand.
Alleen de burgerpassagiers mochten voor korte tijd met bootjes naar de wal. Toen alle passagiers van de wal weer aan boord waren teruggebracht werden in de namiddag de ankers gelicht en zette de Stuyvesant de koers uit voor de grote oversteek via de Atlantische Oceaan richting de Caribische Zee, rechtstreeks naar Aruba. Met deze prettige onderbreking van de vaarroute met veel kijkgenot werd de eerste week van de bootreis afgesloten.

Alles was op schema en de tweede week ving aan met een zee vol schuimend water en nieuwsgierige vissen in de buurt en op de verre horizon bij tijd en wijle een miniatuurtje van een passerend schip.
Op 13 maart 1950, tevens het einde van de tweede reisweek, passeerde de Stuyvesant de kreeftskeerkring gelegen op de 23¼ graad ten noorden van de evenaar.
Iedere militair aan boord verscheen heel trots in zijn tropenuniform en ofschoon eenvoudige fototoestellen toen nog een bijzondere luxe waren, werden de foto's aan de lopende band gemaakt of het niets was. Het liefst met de reddingsboei met het woord Stuyvesant er op over de schouder gedragen als een blijvende herinnering voor latere jaren om terug te denken aan de gelukkige momenten van het jeugdig leven, dat toen zo vanzelfsprekend leek.
De derde en de laatste reisweek was een periode van een vertragende tijd, waarin het verlangen naar het vaste land en de tropische warmte parallel stegen.
De onderdekse verblijfruimtes werden benauwd en er werd derhalve hoofdzakelijk in de buitenlucht op het voordek geslapen.
De Stuyvesant had inmiddels enige dagen escorte van vliegende vissen, waarvan enige vissen begaafde hoogvliegers waren.

BUIKLANDING

Terwijl op een avond de militairen Somers en Meelis naast elkaar op hun ruggen lagen om rustig de kosmos te bewonderen vloog een vliegende vis abnormaal hoog en maakte een buiklanding op de borstkas van Somers en zwaaide af op het gezicht van Meelis.
Dit onverwachte gebeuren en het geluid van de harde klap van een grote natte vis deed alle manschappen, die op het dek lagen opspringen, klaar in de vechthouding voor een onverwachte strijd, zoals het een goed militair betaamt. Van dit wapenfeit werden uiteraard foto's gemaakt.
Op 16 maart 1950 werd als afscheid van de Stuyvesant aan de legermanschappen een afscheidsdiner aangeboden. Het eten was prima, alleen de omgeving voor zo'n plechtig moment was niet aanwezig en U bevroedde het al, ja "op ruwe houten tafels". Na een onrustige nacht was op vrijdag 17 maart 1950 ieder militair vroeg op om zijn plunjezak netjes in te pakken.
Na het ontbijt stonden militairen en burgerpassagiers aan de railing uit te kijken naar het moment, dat Aruba in de verte zichtbaar zou worden. Toen de vage contouren van het eiland zichtbaar werden steeg er een gejuich op: het einde van de reis was in zicht. Het zou nog uren duren voordat de Stuyvesant de haveningang bereikte en de loods aan boord kwam om de Stuyvesant via de vaargeul veilig de haven binnen te varen. De Stuyvesant meerde tegen de middag af aan de Cornelis H. Eman-kade, een nieuwe lange pier, welke in februari 1950 in gebruik was genomen, terwijl de haven verbeteringen nog in volle gang waren.
Deze keer was de Stuyvesant niet het eerste schip dat aan deze gloednieuwe kade afmeerde, drie oorlogschepen waren haar voorgeweest, o.a. het vliegdekschip Karel Doorman op 4 februari 1950.
De Standard Dredging Co, die sinds 1948 begonnen was met het uitbaggeren van de haven tot een diepgang van 12 meter had hiermede een zichtbaar bewijs achtergelaten: bergen van opgespoten wit koraalzand, zo ver het oog reikte, kilometers lang tot aan de Arend Petroleum Maatschappij toe.
Het nieuwe D.O.W. kantoor aan het einde van de L.G. Smith Blvd. was omringd met een op een sneeuwlandschap lijkende omgeving en menig ambtenaar zal aldaar het 'Zwitsers levensgevoel' hebben gehad. De bouw van het eerste havenkantoor en de goederenloodsen alsmede het aanleggen en verharden van het haventerrein moesten nog beginnen en kwamen in 1952 gereed. Omheining en bunkerfaciliteiten voor drinkwater en stookolie volgden later.



Schoenerhaven anno 1950.

De ontscheping verliep voorspoedig. Een rij van legertrucks van het Savaneta Kamp stond met hun chauffeurs geduldig op de nieuwkomers te wachten.
Deze trucks stonden geparkeerd op de oude toegangsweg naar de haven, gelegen naast de indertijd in gebruik zijnde vlees- en vishallen en goederenloodsen.
Deze weg had een mooi uitzicht op de schoenerhaven tegenover het Theater de Veer (zie foto).
Terwijl de nieuwe aanwinst militairen, bestemd om ingedeeld te worden bij de 2^{de} compagnie Infanterie Aruba, op de trucks zaten te wachten voor vertrek, keek menigeen met weemoed naar de Stuyvesant, die nu haar ondergang tegemoet zou varen.

Maar U las al eerder in dit verhaal dat de "Stuyvesant" een geluksboot was, tot in de laatste laspuntjes van haar steven. Van een gelukkig einde van dit schip hebben weinig mensen gehoord.
Wat blijkt: bij aankomst te Panama bleek de Stuyvesant op het laatste moment te zijn verkocht. Nieuwe eigenaar blij en de K.N.S.M.-bemanning nog blijer; die konden onverwachts eerder dan gepland terug naar moeder de vrouw in Nederland. Nog vele jaren voer het toen 32 jaar oude schip onder een nieuwe boegnaam over de wereldzeeën. De Stuyvesant kreeg een nieuwe scheepsnaam, een benaming die bij haar paste, gekozen uit de Griekse mythologie n.l. Aeolia, de naam van het mythische eiland, van waaruit god Aeolus de wereldwinden beheerste en bestuurde.
En tot slot: De Stuyvesant en de liefde kenden geen grenzen en stimuleerden hiermede verbroedering in ons Koninkrijk.